

Overzicht van de inspraakreacties Bestemmingsplan Ontsluitingsweg bedrijventerrein Putte			April 2015
Opmerking	Inhoud van opmerking:	Reactie op opmerking	Actie n.a.v.
1.1.	Inspreker vindt het een verkeerd gekozen tracé. Een alternatief plan is mogelijk door de nieuwe weg vanaf het woonwagenveld, achterlangs de woning Postbaan 67, rechtstreeks op de Bosweg aan te sluiten.	Om dit alternatief tracé te kunnen realiseren is een deel van het woonperceel Postbaan 67 nodig en mogelijk ook een gedeelte van Heidestraat 58. De verwervingskosten en schadeloosstellingen staan in geen verhouding tot het door de inspreker beoogde voordeel. Ook zal de nieuwe ontsluitingsweg in dat geval op zeer korte afstand worden gerealiseerd van de woning aan de Heidestraat 58. Bovendien wordt het perceel Postbaan 67 in dat geval aan drie zijden omsloten door wegen. Dit leidt milieutechnisch tot significante bezwaren. Daarnaast doorsnijdt het geschetste alternatief tracé een nog groter deel van de Ecologische Hoofdstructuur dan het gekozen tracé in het voorontwerpbestemmingsplan. Vanuit de doelstelling van de EHS is dit niet te motiveren.	Geen.
1.2	De geplande nieuwe weg levert gevaar op bij de panden Postbaan 44-46 m.b.t. in- en uitrijdend verkeer bij deze bedrijven. Laden en lossen op de rijweg is straks levensgevaarlijk.	Voor de panden en percelen Postbaan 40a t/m 46 leidt de nieuwe situatie niet tot een verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie: De Postbaan is reeds de huidige ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein. Bovendien dient laden en lossen zoveel mogelijk op eigen terrein plaats te vinden.	Geen.
2	Inspreker stelt voor om de weg meer glooiend aan te leggen, geen scherpe bocht in het bos en bij de aansluiting met de Postbaan te maken.	De profilering van de bocht in het bos is afgestemd op een weg met een maximum snelheid van 50 km/u. De bocht bij de Postbaan is afgestemd op de overgang van 50 km/u naar 30 km/u. Beide bochten voldoen aan alle eisen/normen in het kader van verkeersveiligheid. De weg meer glooiend aanleggen zal juist een snelheid verhogend effect hebben. Bovendien ontbreekt ter plaatse van de Postbaan de fysieke ruimte voor een glooiender verloop. De huidige eigendomsgrenzen van het perceel Postbaan 67 worden hier gerespecteerd.	Geen.
3	Inspreker stelt voor om de nieuwe weg onder 30 km-regime te laten vallen. Geen 50 km per uur, want dan wordt het een racebaan. De Koppelstraat is nu 30 km en dat is al een racebaan.	De Koppelstraat heeft een smal profiel met de nodige woningen dicht langs de weg. Een 30 km/uur regime is om die reden gewenst. Op de nieuwe ontsluitingsweg worden geen woningen direct ontsloten. Bovendien dient de nieuwe ontsluitingsweg de voorkeur te krijgen boven de bestaande route over de Postbaan. Een	Geen.

		snelheidsregime van 50 km/uur zorgt voor deze natuurlijke selectie. Een snelheidsregime van 50 km/uur sluit overigens aan op het geldende snelheidsregime op de Antwerpsestraat ter hoogte van de aansluiting. Dat neemt niet weg dat de zorgen over snelheden zeer serieus worden genomen. Bij de verkeerskundige uitwerking van het profiel wordt hier nadrukkelijk rekening mee gehouden. De wegbreedte wordt relatief smal uitgevoerd, zodat 'hard' rijden wordt ontmoedigd. Daarnaast wordt bij de kruising nieuwe ontsluitingsweg – Heidestraat – Koppelstraat en bij de kruising nieuwe ontsluitingsweg – Postbaan een snelheidsremmend plateau aangelegd. Vanaf de aansluiting met de Postbaan wordt de weg overigens wel uitgevoerd als 30 km/uur weg. Dit snelheidsregime sluit aan bij het bestaande snelheidsregime en de aanwezigheid van woningen langs de weg.	
4.1	De Heidestraat niet doodlopend maken. In verband met de bereikbaarheid voor hulpdiensten en vuilnis e.d..	De opmerking is juist. Met het oog op de genoemde bereikbaarheid zal de Heidestraat niet doodlopend worden. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het echter ongewenst om van en naar de ontsluitingsweg af te slaan naar de Heidestraat. Om deze reden blijft de kruising met de Heidestraat gehandhaafd, maar is het uitsluitend toegestaan de ontsluitingsweg recht over te steken. Vanaf de nieuwe ontsluitingsweg wordt het niet mogelijk om af te slaan naar de Heidestraat.	In het civieltechnisch ontwerp voor de nieuwe weg wordt de aansluiting met de Heidestraat als verbinding in tact gehouden.
4.2	Door de weg wordt de fauna te zwaar belast. Het is een broedplaats van reeën en eekhoorns en vleermuizen worden verjaagd.	In het kader van het bestemmingsplan is door AGEL adviseurs een quickscan flora en fauna verricht. Dit onderzoek is ook als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd. Aanvullend hierop kan worden gesteld dat in het bos slechts incidenteel reeën voor kunnen komen. Over het algemeen biedt het bos te weinig beschutting en zijn er te veel verstorende factoren. Reeën zijn voornamelijk in de schemering actief en eekhoorns in de vroege ochtend en namiddag.	Geen.

		De ontsluitingsweg daarentegen wordt voornamelijk gedurende werktijden gebruikt door vrachtwagens. De invloed van de ontsluitingsweg op reeën en eekhoorns is derhalve verwaarloosbaar. Het foerageergebied voor vleermuizen zal met de ontsluitingsweg juist toenemen, doordat er meer vliegruimte rondom de boomtoppen wordt gecreëerd. Open plekken in bosgebieden zijn juist positief voor vleermuizen. Wel is het van belang dat er vleermuisvriendelijke straatverlichting wordt gebruikt. Hier zal bij de uitwerking rekening mee worden gehouden. Uit de uitgevoerde quickscan Flora en fauna blijkt dat er geen jaarrond beschermde vogelnesten aanwezig zijn. Alle vogels zijn echter beschermd in het kader van de Vogelrichtlijn en de Flora- en faunawet. Met broedvogels wordt rekening gehouden door de kapwerkzaamheden niet uit te voeren in de broedtijd (circa maart tot en met juli).	In het civieltechnisch ontwerp voor de nieuwe weg wordt vleermuisvriendelijke verlichting verwerkt.
4.3	Door de instabiele bodem verwacht de inspreker trillingen in de woning Heidestraat 8. Het is met de rust gedaan, het wordt wonen naast een 'racebaan'.	In 2012 is er door Greten Raadgevend Ingenieurs een trillingsonderzoek gedaan ter plaatse van de woning aan de Postbaan 7. Deze woning is gelegen op zeer korte afstand van de huidige ontsluitingsweg van het bedrijventerrein; de Postbaan. Uit dit onderzoek blijkt dat het hoogste trillingsniveau tijdens een passage van een vrachtwagen 0,51 mm/s bedraagt. Dit is aanzienlijk geringer dan het beoordelingsniveau van 1,25 mm/s. In tegenstelling tot de Postbaan wordt de nieuwe ontsluitingsweg, ter plaatse van de Heidestraat 8, uitgevoerd in asfalt. Asfalt leidt tot minder trillingen dan een klinkerverharding. Bovendien is de afstand tot de nieuwe ontsluitingsweg groter dan bij het onderzochte pand en zijn de intensiteiten vergelijkbaar. Het is derhalve niet aannemelijk dat er significante overlast ontstaat in woning aan de Heidestraat 8 ten gevolge van trillingen.	Geen.

5	De bewoners van het woonwagencentrum zijn tegen de aanleg van de weg vanwege: a. Geluidsoverlast b. Afname van de luchtkwaliteit c. Speelterrein voor de kinderen verdwijnt d. Trillingen/verzakking van de caravans e. Bedrijven verplaatsen is een betere oplossing f. Als de bewoners in de Postbaan en de Hogebergdreef geen last willen/mogen hebben van vrachtwagens, waarom wij dan wel? g. Ruimte waar de weg gepland is, is nodig voor uitbreiding van het woonwagencentrum	a. In het kader van het bestemmingsplan is door AGEL adviseurs een akoestisch onderzoek verricht. Dit onderzoek is ook als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd. Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de woonwagenstandplaatsen, na aanleg van de weg en zonder aanvullende maatregelen, 49 dB bedraagt. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde vanuit de Wet geluidhinder met 1dB overschreden. Deze geluidbelasting blijft echter ruim onder de waarde die maximaal toegestaan mag worden. De gemeente zou daarom kunnen volstaan met het afgeven van een ontheffing, zonder verdere maatregelen. De geluidsuitstraling op de standplaatsen wordt echter zeer serieus genomen. Om die reden zal de aanwezige geluidwal over de volledige lengte verhoogd worden tot 2,2 meter. Door deze maatregel wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. b. In het kader van het bestemmingsplan is door AGEL adviseurs een luchtkwaliteitsonderzoek verricht. Dit onderzoek is ook als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen significante toename plaats vindt van de concentraties stikstof en fijnstof ter plaatse van de woonwagenstandplaatsen gerekend op 1 cijfer achter de komma. c. Het perceel wordt nu als speelterrein gebruikt, omdat het een ongebruikt perceel is. Het betreffende gebied is echter niet als speelterrein aangewezen. In het geldende bestemmingsplan heeft het perceel namelijk een agrarische bestemming. d. Bij de beantwoording onder 4.3 is reeds onderbouwd dat overlast ten gevolge van trillingen niet aannemelijk is. Bovendien belemmeren de reeds aanwezige wal en de aan te leggen sloot het doorgeven van trillingen van de weg naar de standplaatsen. e. Er is begrip voor deze suggestie als meest ideale oplossing. Het verplaatsen van de aanwezige bedrijven is echter vanuit	Geen.
---	---	---	-------

		financieel oogpunt niet realistisch. f. De Postbaan vormt nu de toegangsweg tot het bedrijventerrein. Het profiel van deze weg is (te) smal en in het eerste gedeelte van deze straat staan de woningen (te) dicht op de straat. Hierdoor ontstaan er verkeersonveilige situaties. Het treffen van passende voorzieningen die de verkeersveiligheid verbeteren is vanwege het smalle profiel niet mogelijk. De nieuwe ontsluitingsweg tussen de Koppelstraat en de Postbaan is een nieuw aan te leggen weg met een bij deze weg behorend profiel en fundatie. Overlast kan daardoor zoveel mogelijk worden beperkt. Zie hiervoor ook de beantwoording onder a, b en d. g. Besluitvorming hierover valt buiten de reikwijdte van dit plan.	
6.1	Een Passende Beoordeling is noodzakelijk vanwege de ligging van de weg in de directe omgeving van het Natura 2000-gebied de Brabantse Wal. Een significant effect op de instandhoudingsdoelstellingen van dit gebied als gevolg van de weg is op voorhand niet uit te sluiten. Uit de toelichting van het bestemmingsplan en de onderzoeken blijkt niet dat effecten als stikstofdepositie, lichtverstoring, barrièrewerking, verontreiniging, trilling, geluid en verstoring in het algemeen op voorhand uit te sluiten zijn.	In het kader van het bestemmingsplan is door AGEL adviseurs een quickscan flora en fauna verricht. Dit onderzoek is ook als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd. In de quickscan flora en fauna zijn doormiddel van de effectenindicator “Natura 2000 – ecologische randvoorwaarden en storende factoren” van het Ministerie van Economische Zaken de mogelijke schadelijke effecten ten gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling verkend. Hierbij is aandacht besteed aan de volgende onderdelen: a. Oppervlakteverlies & versnippering b. Verzuring en vermesting c. Verontreiniging d. Verdroging e. Verstoring door geluid f. Verstoring door licht g. Verstoring door trilling h. Optische verstoring i. Verandering in populatiedynamiek De gevolgen van de stikstofdepositie zijn in een aparte studie nader verkend. De resultaten hiervan zijn beschreven in de bijlage van de quickscan. Ter plaatse van de beoordelingspunten leidt de nieuwe ontsluitingsweg niet tot een significante toename gerekend op 1	Geen.

		cijfer achter de komma. Dat komt mede door de relatief lage intensiteiten op de weg. Uit de onderzoeken blijkt dat de planontwikkeling niet leidt tot significant negatieve effecten op het Natura 2000-gebied Brabantse Wal. Vanuit de effectenindicator en het stikstofdepositie onderzoek blijkt dat een Passende Beoordeling niet benodigd is.	
6.2	Het plangebied ligt in de EHS en vormt een belangrijke verbinding tussen twee Natura 2000-gebieden. Om de instandhoudingsdoelstellingen te verzekeren hiervan moet een ongestoorde migratie tussen beide gebieden kunnen plaatsvinden. De weg vormt hierbij een ernstige barrière. Bovendien zullen er aanvaringsslachtoffers vallen.	De ecologische hoofdstructuur vormt in zijn algemeenheid een verbindende schakel tussen natuurgebieden. In dit geval is de functie van de EHS echter beperkt, omdat er geen sprake is van een directe verbinding met het omliggende Natura 2000-gebied. De ontsluitingsweg zou, in tegenstelling tot wat de inspreker beweerd, juist kunnen gaan functioneren als natuurlijk geleiding tussen het oostelijk deel van het Natura 2000-gebied en het deel ten westen van de Antwerpsestraat. De geleidende functie van de weg zal nog versterkt worden door de aanleg van beplantingsstrook.	In het civieltechnisch ontwerp voor de nieuwe weg wordt, in het gedeelte door het bos, aan beide zijden een beplantingsstrook opgenomen.
6.3	Volgens de Verordening Ruimte ligt de weg binnen twee reserveringsgebieden voor waterberging. In het voorontwerp staat daar niets over.	Ten oosten van het plangebied bevindt zich een reserveringsgebied voor waterberging conform de Verordening ruimte. Dit reserveringsgebied ondervindt geen negatieve gevolgen door de aanleg van de ontsluitingsweg. Volledigheidshalve zal hier in de toelichting van het bestemmingsplan melding van worden gemaakt.	In de toelichting zal melding worden gemaakt van het reserveringsgebied voor waterberging.
7	11 bewoners aan de Koppelstraat zijn tegen de geplande weg omdat: - de reden om juist dáár de nieuwe weg aan te leggen niet wordt aangetoond; - de overlast van vrachtverkeer op een andere wijze bestreden kan worden (bijv lagere max snelheid, verkeersmaatregelen) of een ander tracé - De paar bedrijven die beter bereikbaar worden voor aan- en afrijdend verkeer niet aantoonbaar gebaat bij de nieuwe weg	- In de raadsvergadering van 6 november 2013 heeft de gemeenteraad gekozen voor de variant van de ontsluitingsweg zoals die nu in het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Deze keuze is gebaseerd op een haalbaarheidsstudie, met daarin 5 varianten. Deze haalbaarheidsstudie is ook als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. - De overlast van het vrachtverkeer en de verkeersonveilige situatie in de Postbaan is niet met een lagere maximum snelheid (het is immers nu al 30 km-zone) of met andere verkeersmaatregelen op te lossen. De beschikbare ruimte is ter plaatse te beperkt, omdat de woningen op zeer korte afstand van	Geen.

		de weg zijn gepositioneerd. c. De zienswijze, dat de bedrijven niet aantoonbaar beter bereikbaar worden door de nieuwe weg, wordt niet gedeeld. Daarnaast is de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg met name noodzakelijk om de verkeersonveilige situaties ter plaatse van de Postbaan op te lossen.	
8.1	In 2012 is door de gemeente bij de Raad van State verklaard dat er geen sprake was een nieuwe ontsluitingsweg.	Dat is juist. In 2012 was er politiek gezien geen sprake van dat de weg er zou moeten komen. In 2013 heeft de gemeenteraad gemeend dat voor de verkiezingen in maart 2014 een besluit over wel of niet een ontsluitingsweg genomen moest worden. Dit heeft geleid tot een besluit op 6 november 2013 waarin die duidelijkheid is gegeven.	Geen.
8.2	Door de weg wordt het eigendom van de inspreker in drie verschillende perceeltjes opgesplitst.	Het bosperceel waar de weg doorheen gaat wordt opgedeeld in twee gedeelten.	Geen.
9.1	In 2012 wordt bij de Raad van State verklaard dat geen randweg nodig is en amper 2 jaar later wordt een bestemmingsplan voor een nieuwe weg in procedure gebracht.	Zie beantwoording inspraakreactie 8.1	Geen.
9.2	Inspreker vindt de benodigde breedte van 25 m voor een weg wel heel erg breed.	In het bestemmingsplan is een maat van 25 meter opgenomen om bij de detaillering van de weg nog wat speelruimte te hebben om met de as van de weg nog iets te kunnen schuiven. Het feitelijk profiel van de weg, rijbaan met bermen, zal niet breder zijn dan 19 m. De verkeersbestemming zal daarop worden aangepast.	De verkeersbestemming wordt afgestemd op het minimaal noodzakelijk profiel van 19 m.